

Marta KADŁUBEK

DZIAŁALNOŚĆ TRANSPORTOWA WYBRANEGO PRZEDSIĘBIORSTWA, CZ. 2

Streszczenie

W artykule przedstawiony został ogólny zarys działalności transportowej wybranego przedsiębiorstwa. Realizację zadań transportowych podmiotu warunkuje między innymi dostosowanie transportu własnego do wymogów odbiorcy, właściwy dobór i dostosowanie taboru transportowego zarówno podczas procesu produkcji, jak i wyładunku, omówionych w pierwszej części artykułu. Właściwe planowanie potrzeb transportowych oraz główne nurty realizowanych zadań zaprezentowane zostały w tej części pracy.

1. PLANOWANIE TRANSPORTU

Planowanie transportu w przedsiębiorstwie wiąże się z określeniem wydatków, które należy przeanalizować, aby dokonać właściwego, efektywnego wyboru między prowadzeniem własnego systemu transportu w obrębie przedsiębiorstwa lub też wynajęciem przewoźnika [5]. W przypadku badanego podmiotu korzystanie z usług zewnętrznych przedsiębiorstw transportowych jest o wiele droższym rozwiązaniem. Przy realizacji zleceń przedsiębiorstwo nieustannie korzysta ze środków transportu. Zorganizowanie zaplecza transportowego dla własnych potrzeb jest rozwiązaniem bardziej korzystnym i w końcowym efekcie opłacalnym. Korzyści, które płyną z wypracowania własnego zaplecza transportowego to między innymi:

- redukcja kosztów w obrębie zarządzania całym przedsiębiorstwem,
- znaczne uszczuplenie zapasów zalegających na magazynach przedsiębiorstwa,
- tworzony łańcuch wartości dzięki wykorzystaniu transportu własnego jest znacznie bardziej przejrzysty,
- możliwe jest jednoczesne zaspokajanie potrzeb zarówno dostawcy, jak i odbiorców,
- znaczna poprawa zadowolenia klientów z proponowanych usług, dostawy na czas są niezależne od osób lub firm trzecich,
- zwiększenie ilości zamówień od usatysfakcjonowanych klientów,
- poprawa wizerunku na rynku,
- korzystne rozstawienie towarów,
- zwiększenie możliwości produkcyjnych przedsiębiorstwa.

Rozwinięcie w obrębie przedsiębiorstwa własnego transportu jest bezpiecznym rozwiązaniem także dla samych przewożonych ładunków. Niejednokrotnie materiały przy wykorzystaniu transportu zewnętrznego poddawane są różnego rodzaju przeładunkowi. W trakcie przeładunku materiały mogą być narażane na działanie czynników zewnętrznych i tym samym mogą zostać uszkodzone. Transport własny niweluje i zmniejsza ryzyko występowania takich efektów.

Planowanie systemu transportu w przedsiębiorstwie wiąże się z doбором odpowiedniego sprzętu zorientowanego na przewóz materiałów i wsparcie realizacji usług, które będą wykonywane. Przedsiębiorca powinien wziąć pod uwagę także następujące atuty odpowiedniego doboru transportu [4]:

- zadowolenie odbiorców,
- dotrzymywanie warunków zawartych umów,
- dotrzymywanie terminów dostaw,
- zapewnienie bezpieczeństwa przewożonemu ładunkowi,
- korzyści finansowe płynące z dotrzymywania warunków umów,
- stopniowe zwiększenie dostaw spowodowane wzrostem satysfakcji klienta,
- zwiększenie popularności na rynku,
- stopniowe zwiększanie zamówień, rozwój przedsiębiorstwa i zwiększenie produkcji.

W obecnej sytuacji funkcjonowania przedsiębiorstw na rynku polskim rozwinięcie własnego zaplecza transportowego często okazuje się bardziej uzasadnione ekonomicznie. Firmy transportowe są rozproszone i przeważnie ograniczają się jedynie do świadczenia usług transportowych, nie dysponują magazynami i szerszą bazą transportową [1]. Przedsiębiorca określający swoje wymogi jako duże, jak w przypadku badanego podmiotu, powinien za-inwestować w rozwój transportu własnego.

Dopasowywanie rodzaju i wielkości pojazdów do wymogów materiałów jest szczególnie istotne przy tego rodzaju działalności. Ciężkie materiały wymagają nie tylko dużych, wytrzymałych pojazdów. Usługi, jakie świadczy przedsiębiorstwo, dostarczane materiały, są budulcem wymagającym szczególnej uwagi. Są to materiały, które w większości przypadków warunkują ludzkie bezpieczeństwo. Budynki i konstrukcje, które są tworzone przy użyciu produktów przedsiębiorstwa wymagają szczególnego transportu zorientowanego na bezpieczeństwo i nienaruszalność przewożonych struktur.

2. REALIZACJA ZADAŃ TRANSPORTOWYCH

Środki transportu wykorzystywane w badanym przedsiębiorstwie to głównie pojazdy wyspecjalizowane, stosowane do określonych zadań. Podobnie jak w większości innych przedsiębiorstw transport materiałów, surowców i półsurowców wiąże się z dostosowaniem pojazdów, które będą je dostarczać w wytyczone miejsce. Gospodarka transportowa w przedsiębiorstwach jest niezwykle ważnym problemem, który podczas samej organizacji produkcji powinien zostać włączony i uznany jako priorytet na równi z samą produkcją.

Zazwyczaj transport obcy wykorzystywany jest do transportowania ładunków w dużej liczbie i masie. Transport masowych ładunków wymaga często wykorzystania transportu kolejowego. Przedsiębiorstwa stosujące jedynie ten rodzaj przewozu posiadają przeważnie własną bocznice kolejową. Jest to wygodny sposób na obsługę pojazdów szynowych. Załadunek i wyładunek towarów dzięki własnej bocznicy kolejowej zajmuje o wiele mniej czasu i jest mniej pracochłonny. Brak takiego rozwiązania jest problemem, z którym wiążą się dodatkowe czynności. Przedsiębiorstwo nie posiadające własnej bocznicy kolejowej musi liczyć się z tym, iż niejednokrotnie dalej umiejscowione stacje kolejowe zmuszają do zastosowania dodatkowych środków transportu, aby dowieźć materiały i produkty do miejsc docelowych.

Jednym z najczęściej stosowanych transportów zewnętrznych jest transport samochodowy. Przez wzgląd na rozwój tego środka lokomocji jest on niezwykle elastycznym rozwiązaniem dla wielu podmiotów. Stosowany w wielu branżach, szczególnie przy przewożeniu ładunków o mniejszej masie. Dzięki postępującemu rozwojowi infrastruktury lądowej dróg, mostów itp., transport ten ma warunki, aby dostarczać ładunki do wielu miejsc, do których dotarcie może stanowić problem dla środków transportu wodnego czy lotniczego. Wszystkie potrzeby transportowe przedsiębiorstw są powodem zróżnicowania wagi przewożonych

ładunków. Również istotnym czynnikiem jest długość drogi przewozu. Każde przedsiębiorstwo wymaga zaspokojenia swych indywidualnych potrzeb, między innymi:

- potrzeby zaopatrywania materiałowo-technicznego przedsiębiorstwa. Są to potrzeby najwyższego rzędu, bez których proces produkcyjny nie mógłby się odbyć. Przedsiębiorstwo musi samo zadbać o terminowość dostaw surowców, jak i towarów. Ustalenie terminów dostaw odbywa się dzięki uzgodnieniu norm, w jakich ma funkcjonować transport. W przypadku posiadania transportu własnego wewnętrznego jest to kwestia ustalenia harmonogramu działania, pracy, doboru pracowników i doboru środków transportu,
- potrzeby transportu wewnątrz przedsiębiorstwa. Przedsiębiorstwo podczas realizacji procesu produkcji realizuje także transport ładunków: transportowane są surowce, materiały, półprodukty, produkty oraz towary,
- potrzeby dostarczania produktów do odbiorców w zakresie własnym.

Ustalanie ciężaru przewożonych ładunków jest zadaniem, w którym należy wziąć pod uwagę pewne istotne fakty. Część ładunków będzie transportowana do samego przedsiębiorstwa przez dostawców, czy też odbierana z niego bezpośrednio. Przewóz na zewnątrz przedsiębiorstwa zwykle jest wykonywany drogami publicznymi, linią kolejową czy drogami morskimi. Transport wewnątrz przedsiębiorstwa jest procesem odbywającym się pomiędzy poszczególnymi sektorami firmy. W przedsiębiorstwach produkcyjnych transport materiałów odbywa się począwszy od magazynów, skąd pobierane są materiały lub półprodukty, do sektora produkcyjnego i do magazynów produktów. Podczas transportu wewnątrz firmy stosowane są różnego rodzaju środki transportujące. Dzielą się one na:

- środki transportujące szynowe: kolejki, windy czy suwnice,
- środki transportujące kołowe: różnego rodzaju wózki, ciągniki czy samochody,
- środki transportujące przenośnikowe: między innymi dźwigi, pochylnie czy taśmy.

Korzystanie ze środków transportu w badanym przedsiębiorstwie zazwyczaj sprowadza się do jednokierunkowego ich zagospodarowania, tj. występowania problemu pojazdów pustych. W miejscach dostarczenia ładunków przez samochody ciężarowe powinny być obecne także maszyny mogące unieść ciężkie konstrukcje. Przedsiębiorstwo powinno dostarczyć w miejsce przeznaczenia odpowiedni sprzęt. Po rozładowaniu, samochody ciężarowe wracają do firmy, tj. w drodze powrotnej jadą zupełnie puste. Przez wzgląd na możliwości tych pojazdów jest to marnotrawienie przestrzeni, zużycie paliwa i wzrost innych kosztów. Posiadając takie zaplecze transportowe przedsiębiorstwo mogłoby zaoferować swoje usługi innym przedsiębiorstwom, zabierając sprzęt z pobliskiego miejsca, tym samym wykorzystując maksymalnie możliwości swoich pojazdów.

W wielu firmach wprowadzane są przewozy wahadłowe. Dzięki nim środki transportujące przenoszą towary w obie strony. Jest to rozwiązanie, dzięki któremu przedsiębiorstwo unika strat wynikających z obciążeń finansowych w powrotnej drodze pojazdów. Szczególnie ważne jest to rozwiązanie dla firm zajmujących się przewożeniem dużych ładunków, na dłuższe dystanse. W takiej sytuacji znajduje się przedsiębiorstwo współpracujące z badanym podmiotem, zajmujące się wydobywaniem materiału potrzebnego do produkcji cementu. Duże przedsiębiorstwo zajmujące się wydobywaniem surowca do produkcji cementu, posiada wykupione tereny, na których odbywa się pobór niezbędnego materiału. Tereny należące do strefy wydobywania znajdują się niejednokrotnie w miejscach oddalonych od budynków produkcyjnych. Pojazdy, w które wyposażone jest przedsiębiorstwo to zwykle duże maszyny, wymagające dużych nakładów finansowych, oraz specjalnej obsługi. Trasa, którą pokonują do miejsca wydobywania, jeszcze do niedawna była drogą, którą pojazdy pokonywały bez obciążenia. Obecnie stosowane są ulepszenia, które mają za zadanie przewożenie do miejsca wydobywania niezbędnych materiałów do pracy nad kolejnym złożem. Tak zaplanowane wydobywanie zmniejsza nakłady finansowe przedsiębiorstwa. Również eksploatacja pojazdów trans-

portujących zmniejsza się. Oczywistym faktem jest, iż nie zmniejsza się tonaż przewożonych ładunków, jednakże droga ich pokonywania nie jest nadkładana niepotrzebnie.

Podobnie badane przedsiębiorstwo stara się, aby w jak najlepszy sposób wykorzystać ładowność swoich pojazdów. Porównywalnie jak wspomniana wyżej cementownia, również i badany podmiot przewozi do miejsca pracy ciężkie i zarazem delikatne materiały. Poprzez to pracownicy firmy dowożąc materiały na miejsce przeznaczenia wracają do siedziby przedsiębiorstwa pustymi pojazdami. Jest to niewątpliwie marnowanie potencjału przedsiębiorstwa.

Jednocześnie w obecnej sytuacji funkcjonowania większości przedsiębiorstw na polskim rynku, jedynie specjalistyczne przedsiębiorstwa transportowe trudnią się szukaniem sposobów na przewożenie ładunków w drogach powrotnych z polecenia innych klientów. Zwłaszcza transport samochodowy realizowany przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwa przewozowe na terenie krajowym i międzynarodowym przeszedł wiele zmian, zwłaszcza po przystąpieniu Polski do struktur Unii Europejskiej. Do zmian tych należą między innymi [7]:

- początkowy wzrost popularności zakładania przedsiębiorstw transportowych zajmujących się dowożeniem ładunków na terenie Wspólnoty. Opłacalność tych przedsięwzięć była wynikiem wzrostu zapotrzebowania, jak i wzrostu płacy na terenach należących do Unii Europejskiej,
- dzięki przystąpieniu do Wspólnoty poszerzył się znacznie teren działania przedsiębiorstw transportowych. Dzięki wyjazdom poza granice kraju zwiększyły się płace kierowców, jak i samych przedsiębiorców,
- powiększenie terenu działania rozwiązań transportowych zaowocowało również wzrostem zatrudnienia w tych przedsiębiorstwach. Dzięki zwiększeniu się taboru zwiększyło się także zapotrzebowanie na pracowników, nie tylko kierowców, ale także i pracowników rozładujących towary,
- zatrudnienie stało się procesem bardziej złożonym. Po przyłączeniu Polski do Unii Europejskiej wiele z firm zaczęło dobierać kadrę zarządzającą z większą dokładnością. Dobór kadry częściej odbywał się na zasadzie przygotowania do nowoczesnych rozwiązań w służbie zarządzania,
- zwiększył się udział polskich firm w przewozach do takich krajów Europy Południowo - Wschodniej jak Rumunia, Bośnia i Hercegowina, Rosja oraz państw azjatyckich. Wzrosło zapotrzebowanie transportowania ładunków do „krajów trzeciego świata”,
- wskutek przejścia nowych rozwiązań poprawiło się funkcjonowanie przedsiębiorstw transportujących. Możliwości transportowania do innych krajów zaowocowały lepszym wykorzystaniem potencjału firm, jak i jego zwiększeniem. Powodem tych zmian był przede wszystkim skrócony czas postojów pomiędzy granicami krajów,
- proces przewożenia ładunków uległ znacznej poprawie dzięki dostosowaniu do specyficznych wymagań ładunków. Zwiększyła się także dopuszczalna ładowność pojazdów, jak i zmianie uległy ich techniczne parametry,
- nastąpiło rozszerzenie zjawiska konsolidacji przedsiębiorstw. Pojawiły się nowe łańcuchy spedycyjne połączone z działalnością firm zagranicznych,
- nasiliło się wykorzystywanie nowych rozwiązań w sferze logistycznej oraz komunikacyjnej.

Przedsiębiorstwo świadczy swoje usługi także w miejscach graniczących z krajami Wspólnoty Europejskiej. Po przyłączeniu Polski do Unii Europejskiej przedsiębiorstwo może także rozważać współpracę z przedsiębiorstwami z krajów unijnych. Wejście do Unii Europejskiej wpłynęło nie tylko na firmy transportujące poza granice kraju, ale także na rodzime firmy wykorzystujące transport na terenie Polski. Przedsiębiorca wykorzystujący własne metody transportowania ładunków na miejsce odbywania pracy zmuszony jest wziąć pod uwagę wszystkie wady i zalety tego przedsięwzięcia. Korzystając z firm zewnętrznych narażony jest

na duże koszty oraz mały wybór firm trudniących się tym zajęciem. Lepiej opłacalnym przedsięwzięciem jest przewożenie ładunków na większe odległości poza granice kraju. Dobór środków transportu związany jest przede wszystkim z analizą potrzeb firmy. Samochody wymagają ponoszenia dodatkowych kosztów związanych z wymianą części, serwisem, opłatami za ubezpieczenie itp. W zarządzaniu tymi i innymi operacjami, czynnościami i procesami pomaga zastosowanie koncepcji zarządzania łańcuchem dostaw [4]. Proces zarządzania łańcuchem dostaw wiąże się z optymalizacją procesów logistycznych i informatycznych w przedsiębiorstwie. Dzięki sprawnie działającemu łańcuchowi dostaw możliwe jest zwiększenie efektywności działalności podmiotów gospodarczych.

PODSUMOWANIE

Działalność prowadzona przez przedsiębiorstwo transportujące swoje materiały do miejsca wykonywania pracy jest uzależniona od wielu czynników. Realizację zadań transportowych podmiotu warunkuje między innymi dostosowanie transportu własnego do wymogów odbiorcy, w tym zwłaszcza dotrzymanie atrybutów logistycznej obsługi klienta takich jak terminowość i niezawodność. Koniecznymi rozwiązaniami przyjętymi przez badany podmiot pozostają przede wszystkim właściwy dobór i dostosowanie taboru transportowego zarówno podczas procesu produkcji, jak i wyładunku, właściwe planowanie potrzeb transportowych oraz bieżąca analiza kosztów wynikających z zakładanych i przeprowadzanych zadań transportowych.

BIBLIOGRAFIA

1. Bentkowska-Senator K., Kordel Z., *Polski transport samochodowy ładunków*. Wyd. KO-DEKS, Bydgoszcz 2007.
2. Materiały wewnętrzne przedsiębiorstwa. Częstochowa 2013.
3. Nowicka-Skowron M., *Efektywność systemów logistycznych*. PWE, Warszawa 2001.
4. Rucińska D., *Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie, przemiany, rozwój*. PWE, Warszawa 2012.
5. Skowron-Grabowska B., *Zarządzanie łańcuchem dostaw w teorii i praktyce*. Wyd. Wydziału Zarządzania Politechniki Częstochowskiej, Częstochowa 2010.
6. Szołtysek J., *Podstawy logistyki miejskiej*. Wyd. Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2009.
7. Wojewódzka-Król K., Rydzkowski W., *Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*. PWN, Warszawa 2010.

TRANSPORT ACTIVITY OF CHOSEN ENTERPRISE, PART 2

Abstract

The article presents an overview of the transport activity of chosen enterprise. Realization of transportation tasks of the entity determines, inter alia, the adaptation to the customers requirements, the proper selection and adjustment of transport fleet, both in the production, as well as unloading process are indicated in the first part of the article. Transportation needs proper planning and the main trends of the tasks performed are presented in this part of the paper.

Autorka:

dr inż. **Marta Kadłubek** – Politechnika Częstochowska